



Du Centre du monde.

Le téléphone sonna, un monsieur appelait de l'étranger, il me demanda si je cherchais toujours à travailler en Afrique. Comment répondre autrement que par un « oui » ardent. Depuis l'arrivée de ma famille aux États Unis trois ans auparavant, je ne faisais que chercher un moyen de retourner au continent de ma naissance et jeunesse. Je ne pouvais supporter les artifices de ce monde moderne, et ce gris presque éternel, Le Régent permanent semblait-il de Washington D. C. . Le monsieur posa une question d'apparence simple, étais-je en possession d'un permis poids lourds ? De tout évidence, il ne connaissait pas l'État de Virginie, non il appelait de l'étranger. Ici le simple permis de conduire donnait droit de conduire tout véhicule d'un poids total n'excédant pas trente tonnes comment savoir ce qu'il définissait comme étant « poids lourds ». Il s'est repris. « Avez-vous le droit de conduire un camion de trente tonnes ? Oui Monsieur. Bien. Seriez-vous intéressé de faire partie d'un convoi de camions de l'Allemagne au Mali en traversant le Sahara ? » Mais quelle question ? Quel gamin de vingt-deux ans ne serait pas ravi par l'idée de réaliser une telle aventure ? Il m'a

fallu beaucoup d'effort pour contrôler les battements de mon cœur. « Oui Monsieur je suis intéressé. Bien, êtes-vous libre actuellement. Oui Monsieur. Pouvez-vous être prêt à partir pour l'Allemagne d'ici une semaine ? Bien sûr Monsieur. Bien je vous contacterai ultérieurement mais préparer-vous pour un départ pour le 22 février. Je vous réserverai un vol Washington D. C. - Brème - Hambourg pour cette date, et je mettrai à votre disposition USD 1'700 en « Traveller's Check », à la Citibank la plus proche. Préparez-vous et n'oubliez pas les vaccins obligatoires. Je me charge des visas, je vous rappellerai dans un jour ou deux. Bien Monsieur, je me prépare et j'attends votre appel. Merci Monsieur. »

J'ai raccroché le téléphone le cœur déjà en surrégime, paumes moites d'émotion et de la perspective de pouvoir revivre. Je remplissais mes heures comme « Courts Reporter »¹ équipé de bloc-notes et d'un magnétophone dans le monde juridique de Washington D. C.. Mes notes permettaient à la vraie sténographe de savoir qui parlait lors de l'écoute de l'enregistrement quelques heures plus tard en transformant ainsi paroles prononcées en procès-verbal, texte à être acté.

La société pour laquelle je travaillais était liée contractuellement au « Judge Advocate General's

1 Sténographe.

Corps »². Les juges dont je servais de scribe tranchaient, en règle générale, des cas opposant une branche des forces armées à une partie civile, très souvent un entrepreneur. Lors d'une de ces audiences, le constructeur d'une base pour sous-marins avait été convoqué sur demande de la US Navy pour cause de retards excessifs lors de la construction, elle exigeait des dommages et intérêts importants. Personne ne remettait en question le fait qu'il y eût des retards importants. Le seul point à être tranché était de savoir si le retard serait imputable au constructeur et aux imprécisions de son planning, ou aux cieux et à un temps prétendument très humide qui aurait empêché le béton de sécher en temps voulu. Pour dire si le temps quelque part en Washington State au début des années 1980 avait été pire que d'habitude ou simplement tout aussi mauvais que la norme, les parties en conflit avaient recours aux « experts » de la météorologie locale. Ces personnes étaient convoquées à grand frais, leurs conclusions rendaient possible et parfois probable le paiement de millions de dollars de dommages et intérêts à la Marine Nationale pour la livraison tardive de la base en question. Le juge fut sage et de surcroît très patient. Il entendait les témoins experts des heures durant expliquer, à grand renfort de statistiques basées sur la pluviométrie moyenne et de l'écart standard qu'il aurait plu un peu plus ou plus souvent, ou un peu moins ou moins souvent

² Corps du juge-avocat général.

que normalement, selon la partie qui les payait. Les témoignages des experts n'avaient rien de très surprenants ni de très édifiants et n'amenaient certainement rien qui pouvait apporter une preuve infaillible allant dans un sens ou dans l'autre. Le juge a écouté, a remercié les témoins et l'audience a été close.

Les parties ont sans doute plus tard reçu le jugement. Simple sténographe, je n'ai jamais su la fin de l'affaire. Par contre, j'étais profondément choqué de penser que des décisions portant sur des sommes sans commune mesure avec la vie des communs des mortels puissent dépendre de mots d'experts payés par les parties pour défendre leurs intérêts et leurs capitaux. N'importe quel vieux du village à côté de la base aurait pu parfaitement répondre à la question « est-ce que entre telle et telle date, le temps a été plus mauvais que d'habitude ? ». Mais la « justice », portant la balance de sa main droite, l'épée dans la gauche et ses yeux bandés, ressemblait plus aux singes qui par peur, n'entendaient rien, ne voyaient rien et surtout ne disaient rien. Fort heureusement à la justice il restait encore le sens olfactif pour pouvoir se saisir de l'odieuse et obscène obscuration que les avocats excités et endiablé par l'idée du lucre récitaient comme prière au dieu Mammon à longueur de journée et encore parfois même la nuit.

Quitter ces cours dites « de justice », fuir ceux qui se professaient « avocats » ou « experts » mais n'étaient que

de personnes gourmandines, certes élégantes et cravatés et m'éloigner de ces tribunaux remplis d'individus se régaland d'une vie de goujaterie et d'abjection devenait vital. Me libérer de cette pourriture était mon seul désir, abandonner à d'autres ces recherches si futiles et infantiles de l'éphémère et de l'insaisissable. À l'exception notable du juge, les autres acteurs savaient pertinemment qu'ils recevraient leurs soldes peu importe la conclusion mais comme ils étaient tous payés à l'heure leur intérêt, du moins monétaire était de prolonger autant que possible les procédures. La justice et non cette forme particulière de justice purement monétaire, me semblait tout autre chose que la jouissance d'un soir, carburée et rendue possible par les reflets d'or dans les yeux huileux de ceux qui l'avaient déjà trop touché cette drogue presque omnipotente. Grand naïf que je fusse, la justice restait à mon esprit encore, la conséquence immuable de la manifestation de la vérité, ou au moins d'une vérité, et non la pantalonnade à laquelle j'assistais jours après jour. À ce jeune âge je ne pourrais pas savoir que la justice n'était qu'une marchandise et les cours de justice, qu'un casino, maison de jeu, le croupier déguisé en juge.

Enfin, le jour d'envol arriva et j'ai reçu USD 1'700 en chèques de voyage comme convenu à l'une des succursales de la Citibank de Washington D. C. L'avion décolla dans le soir du 23 janvier et j'étais reçu à l'aéroport de Hambourg par un certain Ernst. Cet homme

était certainement intéressé car il a pris le soin de s'assurer que je ne manquais de rien. À cet instant je n'étais qu'un simple chauffeur, engagé pour un aller simple Brême – Gao, mais Ernst s'efforça d'engager la conversation. Il s'est importé tant que j'ai perdu le vol Brême – Hambourg. Peu importe, il m'invita à une très bonne table, suivie par un tour de sa ville. Ernst était un agent de la société fournisseur de mon employeur de camions et d'équipements. Précédemment, il avait préparé un convoi destiné pour le Burkina Faso aussi aux emprises de la sécheresse, il savait que chaque camion nu et sans pièces détachées valait USD 100'000, une fortune à l'époque. Les accessoires nécessaires à la traversée du Sahara et les pièces détachées indispensables à la survie des camions une fois sur place pouvaient facilement ajouter entre 30% et 50% à la facture finale. Bon de commande pour les camions en main, Ernst savait que ma main signera le bon pour l'équipement supplémentaire. Voilà la vraie raison de l'intérêt qu'il prétendait porter à ma petite personne. Encore une affaire, encore une histoire de lucre.

Ce 25 février je me retrouvais dans l'entrepôt de la société d'Ernst, la B. O. C. C. . En temps normal, cette société approvisionnait les vaisseaux maritimes mais s'étant rendue compte qu'il était très facile de faire des marges bénéficiaires bien plus importantes en préparant des convois de secours pour la sécheresse qui sévissait au

Sahel, elle a élargi son catalogue d'offre. Ces nouvelles affaires avaient un avantage indiscutable, une fois les camions partis, il ne pouvait y avoir que très peu de réclamations en raison que ceux qui payaient se trouvaient en Californie et les petits chauffeurs, une fois le voyage effectué, rentraient dans leur pays d'origine avant de reprendre leur besogne habituelle. Par contre les vieux marins avaient une fâcheuse tendance de se souvenir et leurs maisons mères ne payaient jamais rubis sur ongle, mais à crédit payable des années plus tard quand aucun autre shipchandler ne voulaient plus rien leur livrer sans palper un peu d'argent frais.

Ces camions étaient destinés à rester au Mali une fois le convoi terminé. Il fallait alors préparer une liste de pièces détachées pour assurer leur entretien une fois sur place. Les norvégiens, recrutés sur je ne sais quelles bases et destinés à être mes compagnons de voyage avaient certainement beaucoup d'expérience des routes du nord mais n'avaient pas la moindre idée de ce que l'entretien des camions dans le Sahara exigeait sans garage sur des centaines de kilomètres à la ronde. Bien que je ne connaisse non plus les conditions sahariennes, mon enfance avait été celle d'un broussard africain, je n'imaginai que les conditions que nous allions rencontrer allaient être similaires, bien que probablement plus extrêmes.

Avant d'entamer la liste des pièces, il me semblait prioritaire en premier d'assurer notre arrivée l'autre côté de la grande plage de sable que représente le Sahara. Une fois renseigné sur la consommation de moteurs V10 diesel refroidis par air, la première décision a été simple. Ces moteurs Deutz F10L413F d'une cylindrée de 16 litres fournissaient quelques 320 chevaux³. Nous pouvions compter sur une consommation de 50 litres aux cent kilomètres en usage « hors-piste ». Les réservoirs standards des camions dits « de chantier » de 200 litres chacun ont été remplacé par deux de 800 litres chacun. Il n'y avait pas de réservoir d'eau potable, pour pallier à ce manquement un réservoir de 100 litres a été ajouté derrière la cabine. Les pneumatiques de route ne correspondant pas à l'absence de chemins que nous allions rencontrer et il a fallu demander à ce qu'ils soient tous changés. Nous avons également équipé chaque véhicule de planches de sable et de pelles de désensablement. Deux roues de secours n'étant jamais de trop elles ont aussi été commandées. Par la suite une caisse à outils complète fut allouée par véhicule. Vérification faite des distances à couvrir notamment au Tanezrouft, il semblait prudent d'ajouter une citerne en plastique de 3'000 litres pour servir de « station-service » ambulante.

³ Le père de ces engins était Ettore Bugatti, chef ingénieur de chez Deutz en 1908, avant de se dédier aux voitures de course.

Les véhicules étaient enfin prêts ; trois camions 4 x 4, un 6 x 6, deux Land Cruisers et une remorque de 5 tonnes dans laquelle était chargé un Unimog d'occasion composaient le convoi. La commande de pièces détachées fut préparée et chargée ainsi que quelques dix tonnes de biscuits destinées aux enfants mal-nourris qu'Ernst avait convaincu le commanditaire californien de l'expédition ne seraient pas de trop. Ah la charité et Mammon sont parfois, quand ce n'est pas souvent le cas, de très bons amis, de surcroît quand le fournisseur avide se trouve loin de son sponsor naïf, l'autre côté de l'Atlantique.

Lors d'une pause et une bonne brune, un collègue d'Ernst eut la présence d'esprit de se souvenir que deux camions étaient déjà en route via Rotterdam pour Marseille. Quelques bières plus tard il eut la lucidité de se rappeler que ces deux camions faisaient partie de notre convoi. Ernst rougit, jusqu'alors personne n'avait parlé du nombre de camions commandé. Vérification faite seulement 5 avaient été commandés par télex depuis le siège de « World Vision International » à Monrovia en Californie. Cette erreur de transmission n'avait l'air de n'effrayer personne au siège, après tout le « projet », à définir, pourrait certainement utiliser un camion supplémentaire. Petite erreur de USD 100'000, pour les américains à la tête de cette maison de bienfaisance, le montant semblait insignifiant. Pour sauver des vies rien

n'était de trop, rien n'était trop cher. « Sauver des vies » est devenu l'excuse et le leitmotiv du gaspillage et de l'incompétence. Au contraire, pour Ernst et sa société, cette imprécision a très certainement été voulue et soigneusement planifiée.

Cette erreur portait en elle un message explicite. Quand elle fut soulevée au téléphone tard dans la nuit allemande la réponse des américains ne pourrait être plus claire, il ne s'agissait point de tenter de clarifier, aplanir, ou contrôler les commandes, il fallait à tout prix atteindre Gao, au Mali au plus vite, des centaines de « Touareg » seraient en train de mourir de faim. Ces camions étaient destinés à distribuer la nourriture aux sinistrés. Les ordres, ceux de la petite équipe étaient de rejoindre Gao via Marseille et Alger aussi rapidement que possible, à tout prix, même à coup de USD 100'000. Selon les californiens, chaque minute comptait.

Si dans la précipitation un camion en trop a été livré, nous n'allions pas tout de même partir sans les rustines et le nécessaire en cas de crevaison. Cependant ce retard légitime mais peu supportable aux yeux des hommes du siège n'a pas été suffisant pour que les papiers de douanes pour la nourriture chargée dans les camions reçoivent le tampon des douanes allemandes. Le départ a dû être repoussé jusqu'au lendemain, le 27 février. La pression de Monrovia fut presque insoutenable, le téléphone sonnait sans discontinuité pour savoir si tel ou

11 | Page

tel détail avait été résolu, et si non, quand il le serait, mais en fonction du décalage horaire la Californie appelait souvent quand nous avions déjà effectué une journée pleine de travail, d'où notre agacement minuit où deux heures du matin passé.

Le plus vite que nous serions inatteignable et en route, le mieux ce sera pour tout le monde. Nous quittâmes Brème à 10:10. La frontière à Strasbourg a été atteinte vers 21:00 heures, mais nous n'avons pu trouver immédiatement le parc-fermé à camions des douanes allemandes. Finalement 90 minutes plus tard, nous avons franchi le pont sur le Rhin pour nous retrouver en France. À la frontière, nous aurions dû retrouver un employé de « World Vision » mais personne n'est jamais apparu. Si cette charité ne pouvait organiser un simple rendez-vous à Strasbourg, bien que tard dans la nuit, quelle était la probabilité qu'elle puisse nourrir des dizaines de milliers de nomades dans les sables du Sahara ?

Nous avons pris la Route Nationale 83 de Strasbourg à Lyon. La conduite des français s'apparentait à la tauromachie, à la différence que les taureaux étaient nos camions et les capes rouges agitées, les capots des voitures conduites par ceux et celles voués à une splendide mise à mort. C'était la première fois que je mettais les pieds dans le pays des lumières mais il était impossible de comprendre pourquoi ces chauffeurs, tout en respectant à la lettre l'art de mourir se voulaient si

12 | Page

suicidaire. C'était, peut-être leur manière de chercher la lumière. À Lyon, nous prîmes l'autoroute A7 non plus rapide ni moins encombrée que la route nationale mais d'apparence, compte-tenu du nombre de carcasses de voitures aux bords de la route, un peu moins mortifère.

Le 1^{er} mars, nous sommes arrivés à Marseille où les avantages d'un chef de convoi ne maîtrisant que sa langue maternelle norvégienne sont devenus apparents. Le transiteur de l'établissement Mory SA, après avoir tenté de communiquer avec notre « chef » en français, puis en allemand, et finalement en anglais, demanda en désespoir de cause, si il y avait quelqu'un avec qui il pouvait communiquer dans une langue autre que le norvégien. J'ai été désigné, et comme il était presque midi, la bouteille de pastis aidant du moins le tamponnage mais moins la marche, les documents douaniers pour le passage en bateau à Alger, furent remplis. Le seul défi de taille était qu'un des camions chargé de biscuits destinés aux enfants mal-nourris se retrouvait un peu plus léger qu'au début du voyage. Pendant la nuit, dans le parc de l'hôtel Novotel, pourtant fermé à clefs, des voleurs ont réussi à pénétrer dans l'enclos où, après avoir découpé la bâche, ils ont volé environ une tonne de biscuits. Notre « chef » n'a pas voulu, ou pour manque de langue du moins sa maîtrise, pu obtenir un rapport de police. Mory SA, avec la complaisance des douaniers a su passer outre ce détail

somme-toute mineur, les bénéficiaires des biscuits hyperprotéinés seront des sinistrés de Marseille et non ceux de Gao et ses environs.

Nous embarquâmes le 2 mars au soir. Décidément, les membres de notre équipe n'avaient pas les mêmes notions d'étiquette de table. Nous attirions de longs regards d'étonnement de la part des stewards. Ces ancêtres des vikings savaient certes manier le couteau mais pas la fourchette, préférant, à sa place la main et les doigts. J'ai abandonné mes efforts à enseigner un minimum de décorum à mes compagnons de table et suis allé chercher refuge et compagnie auprès d'une autre équipe ayant, elle aussi, pour destination le Mali. Mon refuge provisoire s'avéra également peuplé par d'autres scandinaves mais l'envie de se saisir des mets de leurs doigts avant de les enfoncer au fond de leurs gorges était moins prononcée. Cette tablée était sous l'égide d'une autre charité, la « Norwegian Church Aid⁴ ». Décidément, le Mali fut soumis à l'assaut des croisades des vikings. Quelle différence entre ces croisées et les djihads d'autrefois ? La faiblesse des corps attire certes des pillards, mais ces pillards modernes différaient de ceux d'autres générations cherchant la récolte non de femmes, d'esclaves, de trésors ou d'or, mais d'âmes. Ces normands mécanisés cherchaient la conversion pure et simple des pauvres sinistrés à l'église et aux dogmes d'un

⁴ Secours de l'église norvégienne

monde composé plus de forêts et fiords, que de sable et oueds.



Afrique de l'Ouest

Le ferry accosta le matin du 3 mars au grand soulagement des petits fils de vikings qui avaient oublié leurs premières notions de navigation. En conséquence, ils avaient passé pour cause de la houle marquée, la nuit entière à vider leurs entrailles. Pâles et fatigués, mes camarades ont néanmoins voulu m'accompagner à remplir les formalités de débarquement. Les déclarations de devises ont été suivies par la soumission des cartes de débarquement, puis des « cartes de touristes » nécessaires pour obtenir une « autorisation provisoire de circuler », et pour finir le paiement des droits de douanes en fonction des déclarations préalablement remplies abord le vaisseau.

Ces affirmations avaient été remplies sans connaître la valeur des chargements des camions, ce qui nécessita une régularisation de la situation, elle consistait de l'obtention d'un formulaire « D15 » livré vierge contre Dirham 800 payés dans un bureau obscur de la société Choukri. Ce bureau était si méconnu qu'il a fallu une bonne partie de la matinée pour le trouver, il était situé dans une rue occupée entièrement par des magasins de peinture, en face du port dit « d'Entrepreneurs ». Pour l'observateur neutre et désintéressé. Il ne pouvait que constater que le seul vrai entrepreneur était l'entreprise Choukri bien que, selon la routine bien connue de ceux proche des affaires de l'état les apporteurs d'affaires parmi les gabelous en profitaient également par le

volume des « affaires » livrées. Fort de ce papier « D15 » nous avons pu retourner au port où se trouvaient toujours nos véhicules, afin de recevoir la bénédiction d'une note manuscrite, relique d'un livre oublié d'un saint ignoré. Notre « D15 » portait désormais la mention « Vu à quai », ce qui n'était pas une libération en soit mais permettait d'espérer à une libération prochaine.

Ces tracasseries auraient été difficilement compréhensibles même dans une langue compréhensible par la majorité de personnes faisant partie de l'aventure mais pour ces nordiques, après le vol de biscuits et la nuit sans sommeil, l'éruption périodique de leurs estomacs et le souvenir lointain de l'excès de pastis marseillais, le sud commençait à ressembler aux enfers.

Les prémices de la veille ont été récoltées le lendemain. L'inspection physique des camions ayant eu lieu nous avons pu quitter le port juste avant quatorze heures, le 5 mars. Ces braves fils de Thor ont entendu l'appel chaleureux de l'Afrique et bien qu'aucun d'entre eux n'entendit un traître mot des divers dialectes du continent noir, ils ont cru bon de devoir sacrifier leurs doudounes et vêtements chauds en les immolant cérémonieusement sur le quai. Pensaient-ils offrir une propitiation à leur déesse Hel, gardienne du passage entre la vie et la mort ? Dans tous les cas, nous avons laissé derrière nous un tas de cendres avant de prendre la direction d'une station de service pour faire le plein. Le diesel était très bon marché

19 | Page

par rapport à celui vendu en métropole, nous en avons profité pour remplir la citerne et nos réservoirs. 5'000 litres en tout ont été siphonné au grand étonnement du pompiste qui n'a certainement jamais dû attendre si longtemps pour faire « un plein ».

En quittant Alger nous avons commencé à grimper dans les Atlas. L'arrêt pour la nuit, la première nuit noire d'Afrique fut un arrêt obligatoire. Elle fut nuit blanche, la neige étant tombée en si grande quantité que même nos camions n'arrivaient plus à passer à travers les congères profondes, parfois de 3 mètres. Le bivouac consistait de nos camions et voitures stationnés le long de la route, chacun emmitouflé dans ce que les sacrifices de l'après-midi lui avaient laissé. Pour beaucoup, ce fut la nuit la plus froide de leur vie, habillée uniquement de pantalons courts et débardeurs, aucun d'entre eux ayant pensé de la nécessité éventuelle de sac de couchage ou de couvertures. Certains, les moins fiers de leur sang nordique ont laissé tourner leurs moteurs jusqu'à l'aube, revivant sans doute les flammes du lointain quai algérois dans les bruits et fumées noirâtres du diesel. Nous avons dormi pour ceux qui ont dormi, à environ 180 kilomètres d'Alger juste avant Djelfa. Pour cause de neige et en attendant que la route soit déblayée, nous n'avons pu prendre le départ que vers 07:00 heures.

La descente du plateau s'est effectuée par une route large de trois voies, la voie centrale étant utilisée soit pour les

20 | P a g e

rare dépassements soit, et plus souvent, pour éviter les congères de sables soufflées par un vent incessant. Nous nous sommes arrêtés à El Ghardaïa, un très bel oasis pour que les femmes de certains de nos chauffeurs qui nous accompagnaient puissent visiter cette ville et le marché fréquenté davantage par d'autres touristes que par des autochtones. Beaucoup des premiers n'avaient pas eu l'intelligence de ces derniers, le vent soufflait à plus de 50 kilomètres à l'heure et les burnous portés par les natifs des lieux les protégeaient à la fois du froid, du vent et du soleil. Sans protection, les habitants des fiords eux brûlaient rapidement sous le moindre rayon solaire, avant de se dessécher par l'effet du vent et du froid. L'effet « langouste » rouge écarlate, désiré ou non, est apparu en moins de 24 heures après avoir quitté les côtes de la méditerranée sur les visages et corps auparavant aussi blanc que la craie.

Avant le départ de Brème, il y avait eu une discussion sur l'utilisation de la chloroquine en prophylaxie contre le paludisme. Chacun étant responsable ou irresponsable pour sa santé ou sa mort éventuelle, était libre de choisir d'en prendre ou pas. Une des personnes présentes lors de la discussion a déclaré solennellement que la prise de chloroquine protégeait aussi contre les coups de soleil et insolation. Cette personne a aussitôt et devant tout le monde pris ses cachets. Cependant, cette même personne

a été celle dont la peau fut le plus gravement brûlée et ce bien avant notre arrivée à El Ghardaïa.

Nous avons pu atteindre El Goléa à 700 kilomètres de notre port de départ que le soir vers 21:00 heures. Bien que ce retard nous ait donné l'opportunité de profiter d'un coucher de soleil splendide suivi par un lever de lune toute aussi indescriptiblement beau dans les dunes, le noir nous a aussi offert quelques belles frayeurs surtout à M. Aksner, notre « chef de convoi ». Manifestement pour les chèvres, moutons ou chameaux le code de la route ne signifiait rien. Après les aventures sur les routes nationales françaises, dans son délire saharien crépusculaire, il est redevenu toréador oubliant pour l'occasion son camion et la remorque chargée de l'Unimog. Ce ne fut que de justesse que le tonneau de son camion eut été évité. À la descente de sa cabine à l'arrivée, couvert de sueur froide et toujours tremblant de peur de sa propre mort, il n'a pas été difficile de le convaincre d'avancer l'heure du départ pour le lendemain à 05:30 heures afin d'éviter une autre arrivée après le coucher du soleil et la sortie des bêtes de la nuit. Si, ce jour-là il y eut d'accident ce n'était que par la grâce des dieux. Cependant la circulation était contrôlée tous les 70 kms et de temps en temps nous croisâmes des policiers à de barrages routiers. Ces policiers s'apparentaient à leurs lointains cousins britanniques en ce qui était de leur amabilité et bienveillance. Leurs uniformes restaient bien

évidemment très différents, le képi algérois n'ayant ni la même forme ni la fonction du casque bombé du bobby britannique, les anglais protégeaient que leurs têtes des coups physiques des anglais, leurs cousins algérois des coups de soleil.

En raison de l'indépendance de l'Algérie, officiellement El Goléa n'existait plus. Le fort sur la colline a été baptisé sous le nom de la palmeraie d'un autre lieu tout près. Elle s'appelait nouvellement « El Ménia », mais peu importe son nom, le tombeau de Charles de Foucauld s'y trouvait et la totalité des panneaux de signalisation portaient toujours l'ancien nom. Vraisemblablement le pays est devenu indépendant, pendant que les panneaux restaient comme si ils étaient toujours sous le régime ancien de « l'Algérie française ». L'appropriation d'un lieu par un nom n'a jamais signifié plus qu'une courte déviation du temps. L'essence d'un lieu est éternelle, la Savoie et l'Alsace se portent en témoins⁵.

Pourtant croyants et pratiquants chrétiens qu'ils prétendaient être, nos chauffeurs ne reconnaissaient pas le père de Foucauld. Nos chauffeurs étaient des ignares et des incultes du nord, amis du moins entre eux, les vikings se reconnaissaient par leur dialecte. A quoi bon s'imaginer qu'il pourrait exister des faits décrits en

⁵ L'Algérie fut annexée à la France en 1848, l'Alsace est redevenue française pour la dernière fois en 1944 et l'annexion de la Savoie date de 1860.

d'autres langues tout aussi impénétrables. Pour nos braves, leur monde, leur univers était identifiable par le petit trou que leur patois permettait. Certes le norsk décrit des milliers des variations de baleine, de vagues et de vents enneigés, mais pour décrire des sables, des chameaux et des pâturages, comme de Foucauld l'a reconnu, le tamashek, langue des « Touareg » est bien plus utile, subtile et juste.



Au milieu de nul part.

Peu après El Goléa, la Route Nationale 1 bifurque vers Timimoun à l'ouest et au sud en direction d'In Salah. Nous prîmes la route de Timimoun avant d'arrêter à l'hôtel Taout à Adrar. Dans la cour de l'hôtel les premières vidanges sur les Land Cruisers et les premiers graissages sur les camions ont été effectués. Il nous semblait prudent de faire en sorte que l'étape Adrar –Gao s'effectue avec des huiles fraîches car il nous restait selon la carte Michelin 1'493 kilomètres à parcourir dans le sable et le soleil avant d'atteindre notre destination. La réception de l'hôtel n'a pas manqué à ses devoirs en nous rappelant qu'il était non seulement conseillé mais obligatoire de passer au bureau de la protection civile avant de partir. Les officiers de la Protection Civile nous ont fait remplir une fiche pour « facilité des recherches » si nous nous perdions. La question de l'utilité de la fiche n'a pas été posée. Par contre nous avons reçu un pamphlet supposé être salvateur en cas de perdition.

جمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
Democratic and Popular Algerian Republic

ولاية ادرار
WILAYA D'ADRAR

الحماية المدنية والإسعافات

Service de la Protection
et des Secours

Civilian Protection and
Assistance Service

مرورك في تانزروفت
Protéger Votre Passage au Tanezrouft
Protect Your Passage
in The Tanezrouft

Pour Votre Sécurité.....

Le but de votre voyage est dans un cadre touristique et doit être agréable.

Pour arriver au 1er poste frontalier à Bordj Badji El-Mokhtar vous devez traverser le Tanezrouft, le désert le plus absolu de la planète.

La traversée ne dépendra que de vos propres moyens matériels et psychologiques.

Sur une piste de 700 Km environ tantôt rocailleuse tantôt sablonneuse, aucun point d'eau ou autre point d'appui ne s'y trouve.

Vous Devez.....

- Ne pas circuler au moment d'un vent de sable.
- Ne pas s'écarter de la piste.
- Avoir une carte de la Région et une boussole.
- Avoir un véhicule en bon état pour circuler sur des pistes.
- Avoir une quantité de 220 Litres de carburant au minimum.
- Avoir une quantité d'eau de 50 Litres par personne et par jour.
- Avoir des vivres pour 4 jours au minimum.
- Avoir une boîte à outils.
- Avoir des pièces et pneus de Rechange.
- Avoir une boîte de pharmacie de 1er Secours.
- Avoir un cheche (Turban) pour vent de sable, et lunettes de soleil

En Cas D'égarement.....

- Vous Vous arrêtez et attendez les Secours.
- Ne pas s'affoler.
- Vous faire signaler à tout avion de reconnaissance.

Bon Voyage....

Ce document était imprimé en français, puis en anglais et finalement en arabe, pour la simple raison qu'en dépit du fait que la langue nationale est devenue l'arabe à l'indépendance, peu de la population la parlait et une infime minorité pouvait la lire. La pertinence de l'anglais nous est devenue rapidement apparent car il a fallu attendre à ce que quatre douzaines d'anglais, nouveaux zélandais et australiens s'enregistrent auprès de la Protection Civile avant finalement de le faire à notre tour. Ces touristes se disaient en route pour Nairobi au Kenya à bord de deux camions de marque Leyland. Nous ne les avons pas attendus car la vitesse maximale de leurs camions était d'environ 40 kilomètres à l'heure.

Les Anglais à l'assaut du Tanezrouft.



A 185 kilomètres de Timimoun nous arrivâmes à Reggane tristement connu pour avoir hébergé le Centre Saharien d'Expérimentations Militaires, siège des essais nucléaires aériens français au début de 1960. Rien n'indiquait que ces tests ont eu lieu, et encore moins le fait que quelques milliers de kilomètres carrés furent contaminés à tout jamais par des résidus radioactifs. Comme rappelait le pamphlet remis à Adrar, « le but de votre voyage est dans un cadre touristique et doit être agréable. » En parler ou encore pire écrire que tout touriste allait traverser une zone contaminée par des explosions atomiques ne serait ni compatible avec le but « touristique » ni le devoir d'être « agréable ». La pénétration saharienne par ces méharistes mécanisés que nous étions, s'imprégna de toute sa juste saveur. Bien évidemment ni le sort des populations autochtones ni ce des militaires français, témoins de malheur de ces expériences n'étaient évoqué.

Le néant existait certainement avant et après que ces « essais nucléaires français » ne le produise le temps de quelques millisecondes mais si le pamphlet n'en parlait pas il n'allait pas révéler non plus le fait que ce néant aurait pu s'étendre jusque à la métropole. Le dernier essai « gerboise verte » fut déclenché dans la précipitation, pour ne pas évoquer les termes peu militaire de panique et affolement, 2 jours après le putsch d'Alger pour éviter

que l'engin ne tombe dans les mains des généraux mutins⁶. Pour notre part, après avoir quitté Marseille et la métropole en toute quiétude, après avoir admiré la beauté de la piste désertique, nous avons aussi trouvé en toute innocence, le néant du Tanezrouft.

Le convoi au complet.



6 « Gerboise verte » fut tirée le 25 avril 1961.

Depuis Reggane, il y a un peu moins de 700 kilomètres de rien avant Bordj Moktar. Même ni la couleur ni la taille du gravier ne changeaient point kilomètre après kilomètre, la plaine est plate, sans dénivellation aucune, le tout balayé par un vent incessant. Cette monotonie fut rompue d'abord par l'ensablement des Toyota. Plus tard nous avons croisé d'autres utilisateurs de la piste, tous, ce jour-là d'une variante de « pieds noirs ». Les premiers étaient un couple de pieds noirs établi en Côte d'Ivoire retournant en France pour leurs vacances. Au moment de notre rencontre ils étaient ensablés à un tel point que les portes touchaient le sol, les roues ayant creusé leurs propres tombes. Un câble sorti de nos coffres à outils et en quelques minutes leur voiture était de nouveau libre.

Les autres pieds noirs se trouvaient dans la queue pour faire le plein à l'arrivée de Bordj Moktar. Malgré la réticence évidente des deux couples d'en parler, il semblait qu'ils avaient projeté de voyager harmonieusement ensemble jusqu'à Alger, profitant de la sécurité du petit convoi composé des deux voitures. Cependant, au bout de maintes pannes, crevaisons et ensablements les relations humaines n'étaient plus celles si amicales du début de l'aventure. Les hommes ne se parlaient plus mais les femmes en profitaient pleinement pour s'insulter copieusement pendant les rares instants qu'elles étaient mutuellement à portée d'oreille.

Bordj Moktar, point habité au milieu d'une immense plaine de gravier n'était qu'un point de convergence des traces des pneus. Il n'y avait ni arrivée ni départ mais toute une série de pistes légères dans tous les sens. Au centre de ces multiples intersections se trouvaient une station de service et le bureau de la douane constituées de deux caravanes tristement nues dépourvues de toute peinture.

Ici, le vent emportait ce que le sable effaçait, de la peinture ou de la bonne humeur de l'agent de douane il ne subsistait plus rien. Sans exprimer les vocables qui constituent la réponse obligatoire à la salutation primaire, « As salaam alekum » , « alekum salaam » , il nous a annoncé que nous devons retourner de suite à Adrar sans bien évidemment expliquer ce qui motivait cette décision. Vu le sérieux apparent et l'uniforme de l'homme, il nous semblait utile d'attendre même avant de penser. Le vent incessant a des effets particuliers lorsqu'il s'agit de la santé des hommes et des esprits qui les habitent. Malgré l'injonction californienne de nous presser pour arriver à Gao, les vikings ont compris que d'attendre était mieux que de repartir en direction d'Adrar.

Il fallait bien s'occuper comme l'on pourrait en attendant mieux. Les véhicules ont été inspectés avec plus de rigueur que d'habitude. En effet, la piste n'a pas été sans séquelle pour l'ingénierie allemande. Bien que les camions n'aient pas subi la moindre déficience, les

31 | P a g e

réservoirs d'eau et la grosse citerne de diesel ont développé de petites fuites. La solution pour les réservoirs d'eau fut simple. Il suffisait de mastiquer de la gomme à mâcher jusqu'au moment où il ne restait aucun goût sucré, avant d'appliquer la boule résultant pour colmater les fuites. La même solution ne pouvait pas être appliquée à la citerne de diesel, ni par faute de gomme, nous en avions suffisamment, ni par faute de mandibules mais parce que ce genre de colmatage ne résiste pas au gas-oil. En conséquence, un « scotch » réparateur fourni par le fabricant a été appliqué mais manifestement cette réparation n'avait pas été prévue pour des températures aussi élevée même si les fuites n'ont pas été colmatées parfaitement les pertes ont diminué grâce à son application.

Après quelques heures d'attente le soleil se coucha. La disparition du feu céleste n'a pas arrêté le vent mais et l'humeur de l'officier dévoila sa face cachée. Son adjoint est venu pour nous inviter à partager le thé, entre hâbleurs. Ce thé de menthe, thé vert ne se refuse pas, chacun des trois verres devant être bu, l'amer et fort père, suivi par le doux fils et finalement le sucré, saint esprit. Les fils de Thor ont saisi l'importance de cet office, ayant peur qu'un refus de leur part ne constitue une offense et par conséquence un retour au néant de Reggane. Ce n'était point la peur de ne pas réussir leur mission qui emportait la décision mais ils ne pouvaient gère

concevoir de rentrer chez eux portant la honte d'une expédition annoncée avec tant d'enthousiasme avant leur départ d'Oslo. Ils se sont assis et ont bu, comme tous accroupis autour du petit feu, cette trinité de vin de messe si étrange et riche.

Une longue et profonde conversation portant sur l'importance symbolique de ce poste frontalier s'est développée en dépit du nombre de langues partagé que très partiellement par la congrégation. La plupart des voyageurs évitaient ce point de ponction de leurs poches. Uniquement des étrangers formatés depuis des générations à obéir aux règles les plus ridicules et absurdes s'arrêtaient pour payer leurs respects, relique d'une obéissance à une puissance qui n'a jamais pu exercer un quelconque pouvoir sur ce lieu, milieu de nul part. La douane algérienne semblait reconnaître à son tour les limites du ridicule et de son pouvoir. Le troisième verre de thé terminé, l'agent a soufflé à l'attention de personne en particulier qu'il n'aurait pas d'objection à ce que notre voyage continue le lendemain dans la direction que nous avons initialement souhaitée. Comme la discussion a amplement démontré, il ne pouvait faire autrement que de nous laisser partir, on aurait pu le faire n'importe quand, et dans n'importe quelle direction. Armés uniquement de vieux fusils et équipé d'un nombre limité de balles les deux agents avaient intérêt de tirer leurs droits directes ou indirectes

de nos poches à la place de tirer quelques balles mal ajustées dans un nuage de poussière, signe immanquable d'un départ définitif.

La soirée a été animée par un orchestre arabo-électrique dont les amplificateurs peinaient à rendre fidèlement la sonorité originelle, sans doute avaient-ils souffert de leur âge et du sable. Il y a même eu des danseuses dont les mouvements languides ont été accompagnés par les ululations des spectatrices dévoilées dans le petit carré de désert qui leurs avait été réservé. Les hommes portant un « chèche » ou un turban et pour la plupart un voile, se contentaient de faire semblant d'écouter et de regarder tout en déambulant parmi les ombres jetées par les lumières de la scène. En quel honneur se tenait cette fête personne ne le savait, mais les vikings constituant notre convoi manifestaient leur joie d'avoir vu et entendu un peu de couleur locale.

Ce ne fut point le réveil des fêtards qui nous a obligé de quitter l'Algérie de si tard mais sa douane qui ne se sentait point obligé de nous libérer avant 10:30 heures. Nous traversâmes la zone frontalière distante de 120 kilomètres entre Bordj Moktar et Tessalit. Au milieu de cette région désertique et vide de tout sauf de roches chauffées à blanc entourées de gravier rougeâtre et de sable, sans végétation ni trace de vie animale, est apparu un homme à pieds nous faisant signe d'arrêter. Il se disait « guide » mais n'était en réalité qu'un auto-

34 | P a g e

stoppeur autochtone voulant aller au Mali ou au moins, à Tessalit, poste à la frontière. Là, après des formalités de bienvenue très agréables, en contraste singulier avec l’au-revoir d’Algérie nous fumes accueilli au sein d’un autre monde. Dans notre nouveau monde le sourire remplaçait l’insulte et la menace proférée sans raison apparente plus au nord.

Notre auto-stoppeur et prétendu guide se sentait si bien accueilli chez lui qu’il a omis son passeport dans le véhicule dans lequel il s’était posé quelques heures durant. Ce ne fut que lors de la pause pour la nuit que nous nous en sommes rendu compte. Tessalit se trouvait déjà loin à deux bonnes heures. Avec le seul allemand de l’équipe, Axel, je suis retourné au poste frontière où nous avons déposé le document à la police. Au retour les dieux nordiques ont pris leur revanche contre cet acte charitable. Axel conduisait à grand vitesse et était très fatigué, mélange propice aux accidents. Nous étions à 500 mètres du lieu de notre campement quand une roche fut frappée par le passage du ressort, la roche fut pulvérisée et le ressort simplement détruit. La bienvenue au camp fut rude, suivie par les réparations de fortune terminées vers 02:30 du matin du 10 mars 1985. Peu importe l’année, il était l’heure pour tous de dormir. Cela ne faisait que 5 jours que nous avons quitté Alger mais l’équipe n’était plus la même. Les touristes avaient vu le vide du Tanezrouft. L’abîme les avait transformés,